

# Inwestycyjny Gdańsk



Magdalena Skorupka-Kaczmarek, Szczepan Gapiński,  
Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o.

Polskę na przestrzeni kilku ostatnich charakteryzuje wyjątkowo duża dynamika w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych obejmujących wszystkie rodzaje transportu, drogowy, kolejowy, lotniczy czy morski. Stało się to możliwe dzięki przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i możliwości pozyskaniu środków finansowych z funduszy strukturalnych UE na realizację inwestycji. Tym samym stworzyliśmy sobie możliwość, wręcz realną szansę na zmniejszenie dystansu cywilizacyjnego, który pod względem jakości życia i poziomu infrastruktury dzielił Polskę od standardów w miastach unijnych. Wspomniany postęp cywilizacyjny widoczny jest zwłaszcza w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej. Dzięki bezzwrotnym dotacjom ze środków pomocowych UE możliwa stała się realizacja wielu ambitnych projektów, służących szybszemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu polskich miast i gmin. Wymierne efekty podjętych przez władze miast działań inwestycyjnych, służące chociażby poprawie jakości infrastruktury czy ochronie środowiska naturalnego, widoczne są niemal gołym okiem w naszym otoczeniu. Dostrzega je zarówno lokalna społeczność, jak i odwiedzający polskie miasta zagraniczni goście. Niniejszy artykuł ukazuje pozytywne zmiany jakie zachodzą na gdańskim rynku inwestycyjnym, zwłaszcza w zakresie budowy infrastruktury drogowej.

W pierwszym okresie unijnego finansowania przypadającym na lata 2004–2006, Gdańsk zrealizował projekty, których łączna wartość sięgnęła kwoty około 1,2 mld zł, z czego około 550 mln zł stanowiła wartość dotacji unijnych. Transza finansowa lat 2007–2013 okazała się jeszcze korzystniejszą, gdyż miastu na realizację nowych projektów udało się pozyskać ponad 2,5 mld zł ze środków unijnych.

W Gdańsku realizatorem inwestycji jest, działająca w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańska, spółka Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o. (GIK), podmiot prawa handlowego powołany w 2008 roku przez Gminę Miasta Gdańska na mocy ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju ME w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz Uchwały Rady Miasta Gdańska. Misją GIK jest przygotowanie, organizacja, realizacja i przekazanie do użytkowania planowanych zadań inwestycyjnych, których celem jest zaspokojenie potrzeb szeroko pojętej społeczności lokalnej w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej. Zastępcze

wykonywanie zadań inwestora i zadań nadzoru inwestorskiego w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo budowlane, objęło łącznie 35 oddzielnych zadań w ramach niżej wymienionych przedsięwzięć inwestycyjnych ujętych w aktach wykonawczych do ustawy o organizacji w Polsce w 2012 roku turnieju piłkarskiego, a mianowicie:

- Budowa Trasy W-Z (odcinek Kartuska – Otomińska,
- Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego,
- Połączenie Dróg Krajowych – Trasa Sucharskiego,
- Realizacja Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap III,
- Odwodnienie terenu pod stadionem piłkarskim w dzielnicy Gdańsk Letnica,
- Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR,
- Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku.



Rys. 1. Plansza zbiorcza lokalizacji gdańskich inwestycji

Wszystkie z realizowanych zadań są ukierunkowane na zmianę układu komunikacyjnego miasta, w szczególności na zmianę w układzie docelowym, gdyż po zrealizowaniu wszystkich inwestycji, diametralnej zmianie ulegnie jakość życia mieszkańców Gdańska i Trójmiasta. W szczególności:

- poprawiony zostanie dostęp do rozbudowującego się lotniska w Gdańsku-Rębiechowie,
- umożliwiony zostanie szybki wyjazd z Portu Morskiego w Gdańsku tak w kierunku Łodzi, jak i Warszawy, z pominięciem Śródmieścia,

- usprawniony zostanie system komunikacji zbiorowej poprzez wybudowanie nowych linii tramwajowych w kierunku dzielnic mieszkaniowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta, dotychczas słabo skomunikowanych z centrum,
  - powstaną nowe powiązania komunikacyjne usprawniające funkcjonowanie istniejącego układu drogowego i mające istotne znaczenie dla dalszego rozwoju Gdańska,
  - zostanie zautomatyzowany system sterowania natężeniem ruchu miejskiego, co w bezpośredni sposób poprawi stan bezpieczeństwa komunikacyjnego.
- Dodatkowo zostanie wybudowane Europejskie Centrum Solidarności, ośrodek o charakterze muzealno-dydaktycznym, mający na celu propagowanie idei i historycznego znaczenia „Solidarności”.
- Poniżej przedstawiono krótkie opisy każdej z wymienionych wyżej inwestycji, ilustrując, zakończone bądź trwające realizacje, dokumentacją fotograficzną.

### Trasa W-Z (odcinek Kartuska – Otomińska)

Budowa odcinka Kartuska – Otomińska to kolejny etap realizowanej przez Miasto Gdańsk inwestycji „Budowa Trasy W-Z w Gdańsku”, która stanowi ciąg uliczny al. Armii Krajowej. Celem projektu było stworzenie szybkiego i bezpośredniego połączenia drogi krajowej S7 (wlotu tzw. „warszawskiego”) oraz autostrady A1 ze Śródmieściem Gdańska. W ramach projektu zrealizowano dwa odcinki dwupasmowej i dwujezdniowej drogi od ul. Kartuskiej do węzła Karczemki oraz od węzła Karczemki do ul. Otomińskiej. Realizowany równolegle bezkolizyjny węzeł łączący oba budowane przez miasto odcinki zrealizował gdański Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zakończona inwestycja obejmowała także szereg inwestycji towarzyszących, których celem było usprawnienie ruchu lokalnego i poprawa warunków życia w tej części Gdańska. Obok dwupasmowej i dwujezdniowej trasy powstały m.in. węzły drogowe w rejonie ul. Gronostajowej i ul. Nowej Myśliwskiej, ron-



Fot. 1. Fragment Trasy W-Z w okolicach węzła Karczemki



Fot. 2. Jeden z wiaduktów w ciągu Trasy W-Z nocą

do na skrzyżowaniu z ul. Otomińską, odcinek ul. Kartuskiej Północnej oraz odcinek ul. Nowej Myśliwskiej. Wybudowano przejścia dla zwierząt pod Trasą W-Z i pod ul. Kartuską. Wzdłuż trasy wybudowano ponad 4 km ekranów akustycznych ograniczających uciążliwości związane z emisją hałasu na trasie dla licznych okolicznych osiedli mieszkaniowych, jak również wybudowano ponad 3 km ścieżek rowerowych.

#### Trasa W-Z

Realizacja: 06.2010 – 02.2012

Wartość zadania: 94,8 mln zł

### Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego

Budowa Trasy Słowackiego jest jednym z najważniejszych dla miasta i regionu projektem drogowym, gdyż w bezpośredni sposób wpłynie na poprawę dostępu lądowego do morskiego Portu Gdańsk oraz Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy. Przede wszystkim jednak stanie się kluczowym elementem nowego układu komunikacyjnego Gdańska, który usprawni tranzyt oraz komunikację między dzielnicami górnego i dolnego tarasu miasta. Powstający w ramach tego projektu nowy układ drogowy poprawi także warunki dojazdu kibiców piłkarskich do nowo wybudowanego stadionu piłkarskiego PGE Arena Gdańsk zlokalizowanego w dzielnicy Letnica. Projekt Trasy Słowackiego obejmujący budowę 10 km dwujezdniowych i dwupasmowych odcinków jezdni podzielono na cztery zadania inwestycyjne:

- zadanie 1 – odcinek ul. Spadochroniarzy – ul. Budowlanych,
- zadanie 2 – odcinek ul. Potokowa – al. Rzeczypospolitej,
- zadanie 3 – odcinek al. Gen. J. Hallera – Węzeł Marynarki Polskiej,

- zadanie 4 – odcinek Węzeł Marynarki Polskiej – Węzeł Ku Ujściu.

Podobnie jak w większości inwestycji, w ramach realizacji poszczególnych zadań, równoległe z budową nowych jezdni wykonywana jest gruntowna przebudowa dotychczasowych skrzyżowań, budowa nowych dróg dojazdowych, chodników i ścieżek rowerowych.



**Fot. 3.** Tzw. „odcinek leśny” Trasy Słowackiego, zadanie 1



**Fot. 4.** Trasa Słowackiego, zadanie 2 – estakada nad Al. Grunwaldzką



**Fot. 5.** Trasa Słowackiego, zadanie 2 – wiadukt nad magistralą kolejową



**Fot. 6.** Trasa Słowackiego, zadanie 3 – wiadukt nad magistralą kolejową prowadzącą do portu Gdańsk, w głębi stadion PGE Arena Gdańsk



**Fot. 7.** Maszyna TBM do drążenia tunelu, Trasa Słowackiego, zadanie 4



**Fot. 8.** Tarcza maszyny TBM w całej okazałości

Wśród kilkunastu obiektów inżynierskich należy wymienić: w ramach zadania 2: estakadę nad Aleją Grunwaldzką, stanowiącą główny ciąg komunikacyjny Trójmiasta, wiadukt nad torami kolejowymi, nad główną magistralą kolejową, kolejny wiadukt nad torami kolejowymi prowadzącymi do portu Gdańsk (zadanie 3) oraz największy i najbardziej kosztowny ele-

ment projektu (zadanie 4) – tunel drogowy pod Martwą Wisłą długości 1377,5 m (tunel wykonany metodą drążoną 1072,5 m).

Pierwsze efekty budowanej Trasy Słowackiego widoczne były już podczas odbytych w czerwcu ub. roku Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Do dnia dzisiejszego ukończono realizację trzech zadań tego przedsięwzięcia. Kontynuowana jest realizacja najtrudniejszego zadania 4, tj. wydrążenia dwóch równoległych tuneli pod kanałem Martwej Wisły, każdy o długości ponad 1 km. Aktualnie przygotowywane jest stanowisko startowe oraz montowana jest maszyna TBM. Generalny Wykonawca, konsorcjum z liderem, hiszpańskim OHL, planuje rozpoczęcie drążenia w lutym 2013 r.

#### Trasa Słowackiego

Realizacja:

- Zadanie 1: **03.2011 – 11.2011**
- Zadanie 2: **04.2011 – 12.2012**
- Zadanie 3: **08.2011 – 12.2012**
- Zadanie 4: **10.2011 – 10.2014**

Łączna wartość inwestycji: **1 211,5 mln zł**

#### Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego

Trasa Sucharskiego przebiega od planowanego Węzła Olszynka, (który zostanie wybudowany w ramach Obwodnicy Południowej Gdańska) do ul. Elbląskiej, dalej przez istniejący most wawtowny im. Jana Pawła II i od Węzła Wosia Budzysza, wzdłuż ul. Sucharskiego do Węzła Ku Ujściu. Następnie od Węzła Ku Ujściu do Terminalu Promowego Westerplatte. Projekt jest powiązany z budową Trasy Słowackiego oraz budową Obwodnicy Południowej Gdańska (zadaniem realizowanym przez GDDKiA). Podstawowym celem inwestycji jest poprawa dostępności drogowej i zwiększenie konkurencyjności Portu Morskiego



Fot. 9. Fragment Trasy Sucharskiego, zadanie 2



Fot. 10. Fragment Trasy Sucharskiego, zadanie 2. W głębi most wawtowny im. Jana Pawła II

w Gdańsku oraz ograniczenie ciężkiego ruchu samochodowego w Śródmieściu Gdańska.

Przedsięwzięcie „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego” podzielono na 3 zadania inwestycyjne o łącznej długości około 8,3 km:

- Zadanie 1 – odcinek Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska,
- Zadanie 2 – odcinek Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu,
- Zadanie 3 – odcinek Węzeł Ku Ujściu – Terminal Promowy Westerplatte.

#### Trasa Sucharskiego

Realizacja:

- Zadanie 1: **06.2011 – 12.2011**
- Zadanie 2: **06.2011 – 12.2012**
- Zadanie 3: **04.2011 – 06.2012**

Łączna wartość inwestycji: **361,3 mln zł**

Wymieniając realizację obu tras: Trasy Słowackiego oraz Sucharskiego, jeszcze raz warto podkreślić, że integralną częścią nowego układu drogowego Gdańska będzie ich połączenie ze zrealizowaną w czerwcu 2012 r. Obwodnicą Południową oraz autostradą A1. W ten sposób sieć najważniejszych dróg krajowych zostanie bezpośrednio połączona z przejściem granicznym w porcie w Gdańsku (Terminal Promowy Westerplatte) oraz już istniejącymi i budowanymi terminalami przeładunkowymi i centrami logistycznymi. Realizacja tego projektu pozwoli podróżnym wjeżdżającym od południa znacznie skrócić czas przejazdu do wybranych dzielnic Gdańska i zmniejszy ruch uliczny w Śródmieściu. Przede wszystkim jednak budowa tej drogi oznacza poprawę warunków komunikacji dla mieszkańców dzielnic Olszynka, Przeróbka i Stogi, a przy okazji podniesienie atrakcyjności sąsiadujących terenów inwestycyjnych.

## Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – GPKM III A

Jednym z priorytetowych celów władz Gdańska jest zapewnienie powszechnie dostępnego, sprawnego i ekologicznego transportu publicznego, gdyż właśnie rozbudowa i poprawa funkcjonowania ekologicznej komunikacji tramwajowej przyczynią się do zmniejszenia ruchu samochodowego w Gdańsku. Miasto kontynuuje realizację Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej.



**Rys. 2.** Schemat rozbudowy układu komunikacji tramwajowej w ramach projektu GPKM – IIIA



**Fot. 11.** Zmodernizowane torowisko tramwajowe w Gdańsku Wrzeszczu



**Fot. 12.** Nowoczesny tabor i zmodernizowany przystanek tramwajowy



**Fot. 13.** Pętla tramwajowa w Gdańsku Jelitkowie

### GPKM – III A

Realizacja: **06.2010 – 05.2012**

Wartość inwestycji GIK: **257,3 mln zł**

Gdańskie Inwestycje Komunalne zrealizowały w ramach tego przedsięwzięcia, rozbudowy układu zbiorowej komunikacji tramwajowej, 16 z 19 zadań inwestycyjnych:

- 1 zadanie – budowę linii tramwajowej „Chełm – Nowa Łódzka” (równocześnie z budową linii tramwajowej „Chełm – Nowa Łódzka” realizowana była budowa ul. Nowej Łódzkiej),
- 11 zadań – obejmujących przebudowę torowisk tramwajowych o łącznej długości ok. 26,0 km pojedynczego toru wraz z przebudową sieci i kabli trakcyjnych,
- 4 zadania – dotyczące robót elektroenergetycznych.

### Odwodnienie terenu pod stadion Arena Bałtycka

Wybudowanie stadionu piłkarskiego w dzielnicy Gdańsk Letnica wymagało rozbudowy istniejącej



Fot. 14. Maszyna do mikrotunelingu



Fot. 15. Wylot kolektora do kanału portowego

go systemu odwodnienia terenu, gdyż istniejący system poprzez kanał „Warzywód III” nie obsłużyłby zwiększonej ilości wody opadowej. Inwestycja swym zakresem objęła tereny od przebudowanego w jej ramach zbiornika Uczniowska (skrzyżowanie ul. Uczniowskiej i Marynarki Polskiej), do nowo projektowanego zbiornika retencyjnego Wielopole (przy ul. Wiślniej). Podstawowy zakres rzeczowy inwestycji objął:

- budowę kolektora deszczowego DN 2 x 1600 pod ul. Marynarki Polskiej i dalej wzdłuż ul. Wielopole i Wiślniej,
- modernizację zbiornika retencyjnego Uczniowska,
- budowę nowego zbiornika retencyjnego Wielopole wraz z pompownią, układem kanałów tłocznych oraz budowę kanału ulgi.

#### Odwodnienie terenu pod stadion

Realizacja: 10.2010 – 10.2011

Wartość inwestycji: 41,3 mln zł

Kolektor deszczowy DN 2 x 1600 zrealizowano z zastosowaniem maszyny do mikrotunelingu. Nowator-

ska metoda mikrotunelingu polega na tym, że urządzenie wwierca się w grunt i układa rury do odwodnienia. Maszyna wydrążyła prawie 3000 m<sup>3</sup> ziemi. Gigantyczny kolektor deszczowy ma prawie 2 km długości. Dzięki wykorzystaniu tzw. kreta nie trzeba było zamykać na czas prowadzenia robót ruchu ulicznego.

### Zintegrowany System Zarządzania Ruchem „TRISTAR”

Gdańsk, wspólnie z Gdynią i Sopotem, realizuje wspólne przedsięwzięcie polegające na budowie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem. Projekt o kryptonimie TRISTAR zrewolucjonizuje poruszanie się po aglomeracji trójmiejskiej. Sercem systemu będzie, połączony z centrami sterowania, centralny komputer, który będzie zarządzać sygnalizacją świetlną i regulować ruch pojazdów komunikacji miejskiej na głównym ciągu komunikacyjnym od granicy Gdyni z Rumią do ul. Św. Wojciecha w Gdańsku.



Rys. 3. Schemat układu drogowego Gdańska objętego systemem TRISTAR

System TRISTAR ma generować tzw. „inteligentną zieloną falę”, czyli tak regulować dopuszczalną prędkość pojazdów, aby zapewnić ich płynny przejazd. System będzie też kontrolował parkingi (tablice świetlne pokierują nas tam, gdzie znajdziemy wolne miejsce) oraz informował na specjalnych wyświetlaczach przystankowych o ewentualnym opóźnieniu autobusu czy tramwaju.

Wprowadzenie systemu pozwoli na inteligentne zarządzanie ruchem miejskim z użyciem najnowszych technologii i zwiększy przepustowość dróg w Gdańsku Sopotem i Gdynią o 20–30%.

W analizie ruchu drogowego będzie brała udział specjalnie zaprojektowana sygnalizacja świetlna, czujniki w jezdni, komputery w pojazdach komunikacji miejskiej, urządzenia nadawczo-odbiorcze, kamery, fotoradary i fotorejestatory, tablice o zmien-

nej treści. Całość ma koordynować zespół pracujący w Centrum Zarządzania Ruchem. Budynek Centrum, po przeprowadzeniu przebudowy budynku przy ul. Wyspiańskiego w Gdańsku Wrzeszczu, oddano do eksploatacji w maju 2012 r.

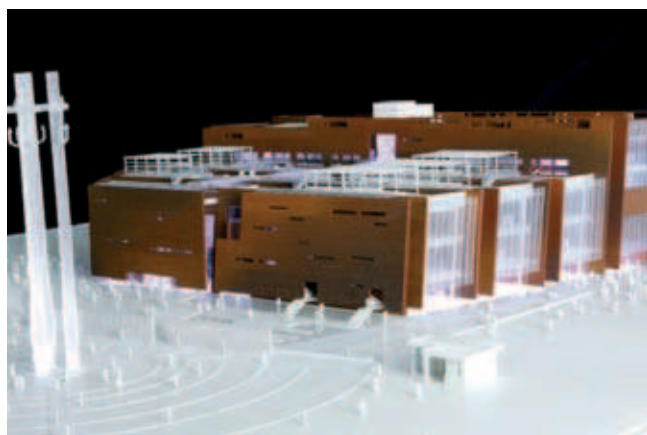
#### ZSZR TRISTAR

Realizacja: **02.2012 – 12.2013**

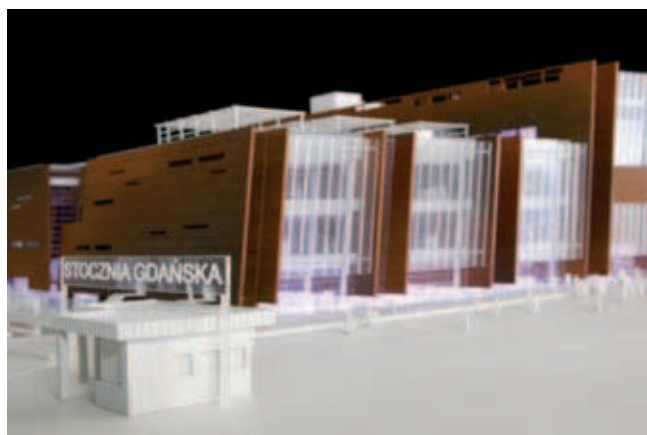
Wartość inwestycji na terenie Gdańska: **69 mln zł**

### Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku

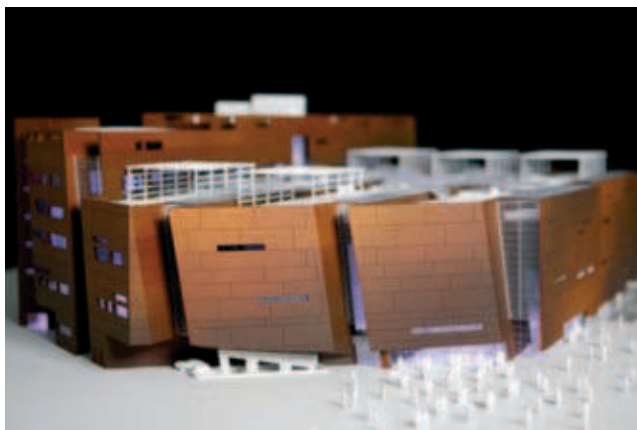
Budynek Europejskiego Centrum Solidarności powstaje na terenie byłej Stoczni Gdańskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie Placu Solidarności, na którym wznosi się Pomnik Poległych Stoczniovców w Grudniu 1970 roku. Na północny wschód od Pomnika znajduje się historyczna Brama nr 2 Stoczni Gdańskiej oraz Sala BHP, gdzie 31 sierpnia 1980 r. podpisano porozumienie z rządem PRL. Plac Solidarności, z usytuowanym w jego północnej pierzei budynkiem



Fot. 16. Makieta budynku ECS



Fot. 17. Makieta budynku ECS



Fot. 18. Makieta budynku ECS

#### Budynek ECS w Gdańsku

Realizacja: **10.2010 – 10.2013**

Wartość inwestycji: **158 mln zł**

Europejskiego Centrum Solidarności, będzie stanowił symboliczną bramę do Nowego Miasta i będzie nową ikoną architektury.

Europejskie Centrum Solidarności będzie nie tylko obiektem atrakcyjnym dla miłośników współczesnej architektury, ale przede wszystkim tętniącym życiem centrum kulturalnym i naukowym, miejscem spotkań wszystkich, których łączy i inspirowa idea „Solidarności”.

Bryła budynku nawiązuje swoją sylwetką do statku, wpisując się w krajobraz terenów postoczniovcych, w klimat miejsca i czasów, które ma upamiętniać. W przeszklonych wnętrzach ECS znajdzie się zarówno stała wystawa poświęcona historii ruchu „Solidarności”, sala wystaw czasowych i archiwum, jak i ośrodek badawczo-naukowy, biblioteka, czytelnia i media-tekka, ośrodek edukacyjno-szkoleniowy oraz pracownia warsztatów twórczych dla młodzieży.

W budynku, którego powierzchnia użytkowa wyniesie niemal 26 tys. m<sup>2</sup>, nie zabraknie również miejsca dla całorocznego ogrodu zimowego, punktów gastronomii i sprzedaży pamiątek oraz księgarni specjalistycznej.

Obiekt będzie spełniał najnowocześniejsze światowe standardy tego typu placówek, zarówno w aspekcie muzealnym, jak i funkcjonalnym. Wewnątrz znajdzie się interaktywna wystawa stała prezentująca za pomocą nowoczesnych środków wyrazu idee „Solidarności” w taki sposób, aby dotrzeć do każdego odbiorcy.

Artykuł opracowano w oparciu o materiały źródłowe zamieszczone na stronach internetowych: Gdańskich Inwestycji Komunalnych oraz Urzędu Miejskiego w Gdańsku