

Gdański boom drogowy cz. I

Utworzono: wtorek, 20, listopad 2012 08:31 Agnieszka Serbeńska



W związku z przygotowaniami do EURO 2012 ciąg przebudowanych ulic i wybudowanych dróg w Gdańsku łącznie sięgnął ponad 60 km. Powstało ponadto 27 obiektów inżynierskich, których łączna długość wynosi około 7 km. - EURO 2012 nie było jednak celem samym w sobie, natomiast na pewno było bodźcem do rozwoju Gdańska, który przez wielu określany był „gdańskim planem Marshalla” – mówi Magdalena Skorupka-Kaczmarek, rzecznik prasowy Gdańskich Inwestycji Komunalnych Sp. z o.o. (GIK)*, spółki odpowiedzialnej za realizację zadań służących obsłudze EURO 2012, a przede wszystkim rozwojowi miasta, w tym jego układów komunikacyjnych.

Dzięki bodźcowi, który wywołało europejskie wydarzenie, rozmiar przedsięwzięć inwestycyjnych i ich wartość sięgnęły poziomu dotąd najwyższego w historii stolicy Pomorza. - Wartość inwestycji realizowanych przez GIK sięgnęła 3,2 mld zł. Takie nakłady zostały poniesione na osiem inwestycji – podkreśla Magdalena Skorupka-Kaczmarek.



Wśród inwestycji stolicy Pomorza jest „Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III A” oraz Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR. Zasadniczą pulę zadań stanowią jednak inwestycje drogowe, w tym budowy: Trasy W-Z, Trasy

Sucharskiego oraz Trasy Słowackiego. – Właśnie niedawno dotarły do Gdańska najważniejsze części TBM, która będzie drążyła tunel pod Martwą Wisłą, stanowiący część Trasy Słowackiego – informuje Magdalena Skorupka-Kaczmarek.

Trasa Słowackiego

Budowa Trasy Słowackiego została podzielona na cztery zadania. – Taki podział zastosowaliśmy podobnie jak na innych inwestycjach. W ten sposób udaje się przyspieszyć realizację – zaznacza Magdalena Skorupka-Kaczmarek. Zatem na budowę Trasy Słowackiego GIK przeprowadziły cztery przetargi, powierzając wykonanie zadań czterem firmom. Pierwsze prace ruszyły w marcu 2011 r., natomiast całość robót budowlanych na Trasie Słowackiego zakończy się w grudniu 2014 roku. Łączna długość odcinków tej trasy wynosi blisko 10 km.



Zadanie I objęło budowę odcinka drogi od ul. Spadochroniarzy do ul. Budowlanych o długości 2,8 km. Ten fragment Trasy Słowackiego prowadzi bezpośrednio do Portu Lotniczego. Powstanie nowego odcinka zajęło połowę z zaplanowanego czasu. – W naszych przetargach oprócz kryterium ceny o najwyższej wadze – 90%, zapisywaliśmy kryterium terminu. W tym przypadku zakładaliśmy, że realizacja będzie trwała 15 miesięcy. Wykonawca – firma WAKOZ – zdecydowała, że odda przedsięwzięcie po 7,5 miesiącu. Co prawda budowa przedłużyła się o trzy tygodnie, lecz z przyczyn niezależnych od wykonawcy. Budowę rozpoczęto w marcu. W dużej części roboty przebiegały w obszarze leśnym i akurat wypadł okres lęgowy ptaków. Trzeba było z pomocą ekologów podjąć działania uniemożliwiające ich załęganie – wspomina Magdalena Skorupka-Kaczmarek.

Trasa Słowackiego na tym odcinku ma dwie jezdnie po dwa pasy ruchu. Wybudowano dwa ronda, przebudowano istniejące skrzyżowania, wzdłuż tego ciągu wykonano ścieżki rowerowe i chodniki. Koszt wszystkich robót budowlanych wyniósł 31 mln zł.

- Obecnie kończy się realizacja zadania II, to jest fragmentu Trasy Słowackiego przebiegającego niemal przez centrum miasta, przez Wrzeszcz – informuje Magdalena Skorupka-Kaczmarek. Ten odcinek budowanej drogi przebiega od ul. Potokowej do al. Rzeczypospolitej. Mierzy on 3,2 km. Koszt robót budowlanych wynosi 158 mln zł. Wykonawcą jest Obrascon Huarte Lain. Termin zakończenia robót przypada na 10 grudnia br. Planowany czas prac sięgał 33 miesięcy, wykonawca zobowiązał się do realizacji zadania w ciągu 20 miesięcy.

Gdański boom drogowy cz. I

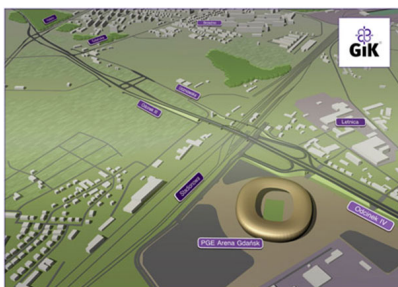
Utworzono: wtorek, 20, listopad 2012 08:31 Agnieszka Serbeńska



- Największym wyzwaniem w tym przypadku było prowadzenie robót pod ruchem w obszarze gęsto zabudowanym. Musieliśmy utrzymać w miarę normalny ruch uliczny, aby nie sparaliżować wjazdu do centrum Gdańska. I to się udało - podkreśla Magdalena Skorupka-Kaczmarek. Elementami zadania były budowy wiaduktu nad torami kolejowymi i estakady nad al. Grunwaldzką. - Montaż estakady odbywał się nocami co dwa tygodnie. Wtedy przychodziły transporty gotowych, prefabrykowanych części konstrukcji. To wzbudziło ogromne zainteresowanie mieszkańców, początkowo montaż obserwowała mała grupka, potem już nawet 100-200 osób. Proces montażu rejestrowaliśmy kamerą - wspomina Magdalena Skorupka-Kaczmarek.

Zasadnicza droga to trasa dwujezdniowa po dwa pasy ruchu. Inwestycja objęła również budowę dużego skrzyżowania z wyspą centralną oraz trzech tuneli dla pieszych pod skrzyżowaniami Trasy z ulicami Reymonta, Obywatelską i Kilińskiego.

W tym roku zaplanowane jest również zakończenie III zadania Trasy Słowackiego - odcinka od al. gen. Hallera do Węzła Marynarki Polskiej. Odcinek mierzy 2,162 km, a koszt jego budowy wynosi 135 mln zł. Wykonawcą zadania jest Budimex. W ciągu drogi powstaje wiadukt, którego zwieńczającą rurę odpowiednio wygiętą zamówiono w Wielkiej Brytanii i stamtąd ją transportowano. Tylko trzy firmy na świecie dysponują odpowiednią technologią gięcia takich elementów konstrukcji mostowych.



- Ta część Trasy jest drogą biegnącą wzdłuż stadionu PGE Arena. Budowa była więc specyficzna, ponieważ toczyła się podczas EURO 2012. Roboty musiały zatem być tak zorganizowane, aby nie kolidowały z meczami rozgrywanymi na stadionie - wspomina Magdalena Skorupka-Kaczmarek.

Zadanie III objęło, poza budową drogi dwujezdniowej dwupasowej, przebudowę skrzyżowania na skrzyżowanie z wyspą centralną, budowę węzła typu hrafa,

budowę linii tramwajowej oraz tunelu dla pieszych, także dróg dojazdowych, ścieżek rowerowych i chodników.

Zakończenie natomiast realizacji IV zadania na Trasie Słowackiego nastąpi w październiku 2014 roku. Długość tego odcinka wynosi 2,4 km. Wykonawcą zadania za kwotę 885,6 mln zł jest konsorcjum z liderem Obrascon Huarte Lain. To zadanie obejmuje budowę trzypoziomowego ronda o średnicy 130 m oraz budowę tunelu pod Martwą Wisłą o długości 1377,5 m. Tunel będzie wykonany metodą drążoną, za pomocą maszyny wierzącej TBM (Tunel Boring Machine). Wyloty z tunelu zlokalizowano na wysokości nabrzeży „Dworzec Drzewny” (od strony Węzła Ku Ujściu) i „Dworzec Wiślany” (od strony Węzła Marynarki Polskiej).



Będzie to pierwszy w Polsce tunel wykonany metodą TBM w skomplikowanych warunkach gruntowo-wodnych. Tarcza wierząca ma średnicę 12,6 m. – Urządzenie jest typu XL, a więc należy do jednych z największych obecnie pracujących na świecie – podkreśla Magdalena Skorupka-Kaczmarek. Urządzenie zostało sprowadzone z fabryki firmy Herrenknecht AG w niemieckim Schwanau (patrz: [Maszyna TBM do drążenia Tunelu pod Martwą Wisłą jest gotowa](#)). W tej chwili trwają prace związane z wykonaniem szybu startowego dla TBM. Maszyna zostanie posadowiona na głębokości 19 m za pomocą 700-tonowego dźwigu, który przyplynie z Maroka. TBM będzie drążyć dwie nitki tunelu, w którym będą jezdnie po dwa pasy ruchu. Zasadnicze wiercenie zacznie się w pierwszym kwartale przyszłego roku.

AS

Ilustracje: materiały prasowe GIK Sp. z o.o.